

Dodge 1500

Indestructible

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 7 // Diciembre 2012







Editorial

Salirse del libreto y apostar a lo nuevo es un riesgo que pocas empresas automotrices asumen. A comienzos de los ´70 Chrysler Fevre Argentina sorprendió con el lanzamiento del Dodge 1500, un mediano de origen inglés que supo acriollarse para responder a una clase media que buscaba economía y confiabilidad. En este número, te contamos su historia en el país.
El último trimestre del año trajo una cargada agenda de eventos vinculados a los automóviles históricos y clásicos con las ya tradicionales Autoclásica y Gran Premio Argentino Histórico.
Con nostalgia recordamos el primer triunfo de Juan María Traverso y al inolvidable Roberto Mouras, dos referentes históricos del Turismo Carretera.
En una de nuestras habituales salidas, pasamos por La Plata para descubrir los autos clásicos que la Colección Rau atesora en su museo.
Una muy buena noticia antes de cerrar el año, fue la media sanción en la Cámara de Diputados de la Nación, del proyecto de ley, que de ser aprobado en Senadores, permitirá que los automóviles argentinos construidos artesanalmente, vuelvan a circular por las calles de nuestro país.
Hay mucho mas, te invitamos a descubrirlo.

Gracias por acompañarnos.
Muy feliz y próspero 2013.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
Federico Kirbus, Sergio Cutuli, Carlos A. Pereyra, José Luis Murgo, Esteban de León, Adrián Vernazza, Maira Pérez y Eduardo Ramírez Calonge.
Fotografía
Guillermo Cejas, Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Nueva AMAROK Cabina Simple

Volkswagen Argentina lanzó en nuestro país la nueva AMAROK Cabina Simple, equipada con una motorización Turbo Diesel de 140 CV y que se destaca por su nivel de seguridad activa y pasiva, un comportamiento dinámico inédito en el segmento y una capacidad de carga de referencia. Esta nueva versión de la Pick-Up de origen nacional, fabricada exclusivamente en la localidad de Pacheco, Provincia de Buenos Aires, ofrece una caja con 3,57 m2 y un consumo promedio de 7,6 litros cada 100 Km. La nueva AMAROK Cabina Simple se comercializa en el nivel Startline tanto en tracción simple como doble, a $156.500 y $ 184.650 respectivamente, a través de toda la red de concesionarios del país. Volkswagen Argentina ofrece para AMAROK Cabina Simple una garantía de 3 años o 100.000 Km., al igual que para toda la familia de La Evolución de las Pick-Ups.





Lanzamiento del Renault Clio Mío

El 14 de noviembre pasado, Renault Argentina inició oficialmente la fabricación del Renault Clio Mío.

El desarrollo técnico de este nuevo modelo fue realizado por el equipo de Renault en Argentina con el apoyo de especialistas de la compañía de toda la región.

El Renault Clio Mío es el primero de América con la nueva identidad visual y el primer auto del segmento B Entry que ofrece cientos de posibilidades de personalización, por lo que el vehículo será prácticamente único para cada cliente.

Para concretar este proyecto industrial se requirió una inversión de 400 millones de pesos que se destinaron al desarrollo del modelo y a la renovación y modernización de herramentales para incrementar la efectividad en las áreas de prensa, montaje, soldadura y logística. También se incluyó la instalación de una nueva planta de pintura de piezas plásticas que entrará en funcionamiento durante los primeros meses del año que viene.

Santa Isabel fue la fábrica elegida para abastecer del nuevo modelo a los mercados de la región, por lo que se prevé que se exportará alrededor del 60 por ciento de la producción total del vehículo. El principal destino de exportación será el mercado brasileño.

La ley del auto argentino ya tiene media sanción

En la sesión del 28 de noviembre de 2012, el proyecto de ley que regula la producción y circulación en la vía pública de los automóviles de construcción artesanal en bajas series, fue aprobado por la Cámara de Diputados de la Nación,

Luego de su paso por la Comisión de Industria y Transporte, la iniciativa fue sometida a votación en la cámara baja donde obtuvo un resultado contundente: 196 votos a favor, 0 en contra y 3 abstenciones.

La normativa fue presentada por los diputados Dr. Amadeo (Frente Peronista) y Paula Bertol (Pro) y contó con el apoyo de los legisladores Juan Pedro Tunessi, Lino Walter Aguilar, Daniel Germano y Nora Esther Videla.

El proyecto, impulsado desde fines del año pasado por ACIARA (Asociación Constructores Independientes de Automóviles República Argentina), será tratado en 2013 en la Cámara de Senadores, donde se espera sea aprobado para ser promulgado por el Poder Ejecutivo.

De concretarse este último paso, los automóviles artesanales argentinos volverán a circular legalmente por el país luego de un paréntesis de 10 años. Al respecto los Diputados Bertol y Amadeo afirmaron que *"Es una buena noticia para los fierreros, que son muchos en nuestro país, y por los más de ocho mil puestos de trabajo que se van a generar. Esta ley rescata un sector de la industria argentina que está detenido y que puede crecer exponencialmente no solo por el mercado interno, sino por las exportaciones que se producirán. Además, posibilita el diseño y fabricación de automotores para discapacitados.*

Resta el tratamiento en el Senado que descontamos va a ser favorable porque este es un caso donde claramente tenemos que dejar nuestras diferencias políticas de lado para hacer realidad esta iniciativa," concluyeron los diputados.

Mercedes-Benz realizará exportaciones a Rusia por $70 millones

Mercedes-Benz Argentina exportará a Rusia piezas producidas en autopartistas nacionales por 70 millones de pesos al año.

Se trata de autopartes que hasta el año pasado eran utilizadas por Mercedes-Benz Argentina en la producción del anterior utilitario Sprinter (reemplazado a partir de 2012 por el nuevo Sprinter) y que serán usadas por Daimler (Casa Matriz de Mercedes Benz) para la fabricación de un vehículo utilitario similar en su terminal rusa GAZ.

El monto inicial estimado de exportación podría aumentar a partir de 2014 de acuerdo al volumen de producción que alcance la terminal de Rusia. Los productos fabricados localmente que se exportarán son barras estabilizadoras, piezas de chapa, bases de tablero, burletes, cintas sujetadoras, conductos de aire, aisladores, arandelas, entre otros.

Un amor que no e



ACAMRA (Asociación Coleccionistas Automodelos de la República Argentina) nació en diciembre de 1998. Una pizzería de Pueyrredón, casi Las Heras, fue el lugar elegido por un grupo de coleccionistas para sentar las bases del futuro grupo, que aún no tenía nombre y tampoco estructura de club. Ninguno de los presentes llevó maquetas, pero si ganas de darle vida a una pasión de grandes y niños.

Un sábado de febrero de 1999, se realizó la primera reunión formal. Fue en el galpón del actual presidente de la asociación, también coleccionista de autos "de verdad", adonde se llevaron sólo una docena de miniaturas.

Desde sus orígenes, la entidad tiene como objetivos promover y difundir el coleccionismo, agrupar y reunir a los que compar-

Nota: Gustavo Feder / Fuente: Eduardo Ramírez Calonge/ Fotos: Freddy Pereyra y archivo ACAMRA



s cosa de chicos

Quienes amamos los autos nos vinculamos con ellos desde nuestros días iniciales. Aunque el paso del tiempo traiga cambios de relaciones y proporciones, hay algo que se mantiene constante: la escala de nuestro afecto.

DNI

Nombre:
ACAMRA
Fecha de fundación:
Diciembre de 1998
Cantidad de socios:
81
Lugar de reunión:
Círculo de Salvavidas
Fecha de reunión:
Segundo martes del mes
Sitio web:
www.acamra.com.ar

ten una misma pasión por los autos y sus modelos a escala, y fomentar el enriquecimiento mutuo a través de la asociación .
Los socios de ACAMRA se reúnen mensualmente todos los segundos martes de cada mes en el Círculo de Salvavidas, en Palermo. Allí se comparte una cena, se exponen automodelos, se conversa, se intercambia y se aprende, como así también se vota y selec-



ciona la mejor maqueta de la jornada. De tanto en tanto se organizan días temáticos por marca de maqueta, país, tipo de vehículo, marca de auto grande o algún otro tópico vinculado a los automóviles y sus reproducciones a escala. Cada tres o cuatro reuniones, alguien prepara una charla con Power Point sobre algún tema vinculado a los autos grandes y a las miniaturas, incluyendo la historia de alguna de sus marcas como Buby, Burago, Corgi, Dinky y Matchbox, entre otras.

Institucionalmente el club está constituido por estos cargos: Presidente, Vicepresidente, Secretario, Tesorero, dos vocales titulares, dos suplentes y el Órgano de Fiscalización.

Conforme el Estatuto -que ya se ha elevado a la IGJ para trámite de personería- las autoridades del club se renuevan cada dos años por elección directa.

En la actualidad integran ACAMRA 81 socios titulares y tres honorarios (de relevante personalidad dentro del automovilismo y automodelismo), quienes representan a casi todas las provincias del país. También hay un representante del Uruguay.

Pertenecer a la asociación les otorga a sus miembros el beneficio de recibir por correo electrónico los informativos mensuales, intercambiar información valiosa, acceder a entradas a exposiciones sin cargo, acceso al sitio web, poder exponer miniaturas en las cenas y participar de la votación por la mejor maqueta de cada encuentro mensual y luego por la mejor del año.

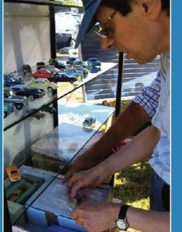
De momento, ACAMRA no apadrina a ninguna institución, aunque hay algo pensado en ese sentido y de carácter benéfico.

Para ingresar al club se pretende como principales requisitos ser buena persona, tener el gusto por los autos y sus miniaturas sin gravitar lo que colecciona. Luego de participar de unas cuantas cenas (para conocer y hacerse conocer), se puede presentar la correspondiente solicitud de ingreso, la cual queda 30 días a disposición de la Comisión Directiva y los socios. Una vez evaluada podría ser objetada si mediare causa fundada válida, según una vía reglamentaria; si por el contrario se aprueba, el candidato recibe en la siguiente cena, reglamento, pin y diploma de acreditación

A largo alcance, la idea es realizar mayores exposiciones y afianzar vínculos con coleccionistas y asociaciones de otros países, especialmente de Latinoamérica.

De alguna forma el hilo conductor de esta afición, es vivir toda la pasión por los automóviles reales, desde sus representantes en escala.⌘





Febrero de 1999. Socios fundadores en la primera reunión oficial. (Izq.) Armando cuidadosamente el stand en Expo Auto Argentino 2010. (Der.)



Chueco al sur

Organizada por el Club de Leones de Berazategui, coordinada por el Autoclub Berazategui y auspiciada por el Municipio, pasó por esa localidad del sur bonaerense la "Muestra Itinerante del Museo Fangio".

Oficialmente inaugurada en el atardecer del jueves 6 de septiembre con la presencia del intendente municipal, Patricio Mussi, y Roberto De Vicenzo, abrió sus puertas la exposición que deleitó a quienes se acercaron al predio que lleva el nombre del gran golfista argentino.

Entre las estrellas que arribaron de Balcarce brilló la Ferrari 166, la cual estuvo acompañada por otras piezas de la colección como las cupecitas Chevrolet de 1939 y 1940, el Simca-Gordini Type 20 y la Maserati 300 Sport.

Además de los autos de la colección del Museo Fangio, la exposición estuvo integrada por un excelente parque de automóviles de las más variadas marcas y épocas. Entre ellos se destacaron los Citroën C6, 11 Ligero y DS, Hudson, MG TC Midget de 1947, DKW Roadster de 1935, Adler Triumpf JR de 1935, modelos Ford "A", "T" y V8, Chevrolet 1951, camiones y colectivos históricos. Un atractivo especial fue la presencia del prototipo argentino Peona GP1. Otros nacionales destacados fueron la coupé Justicialista Sport y el Rastrojero, exhibidos en el stand del Club IAME y una coupé Torino TS de 1972. Además de los vehículos, la muestra ofreció charlas temáticas diarias, referidas a la historia del automóvil y del automovilismo. Entre los disertantes se destacó la presencia del periodista deportivo Carlos Alberto Legnani.

Una muestra para recomendar por su calidad, variedad, cuidado y excelente atención. Que se repita.⌘



Barroclásica

Más de 600 automóviles y 300 motos, de una antigüedad mayor de 30 años, deslumbraron al imponente marco de público que asistió al Hipódromo de San Isidro para disfrutar de Autoclásica, la muestra de automóviles y motos clásicos más importante de Latinoamérica.

Nota y fotos: Gustavo Feder



Si no hay lluvia no hay Autoclásica. El chiste empezó a circular en los días previos cuando todos los pronósticos anunciaban precipitaciones para el viernes a la tarde y el resto del fin de semana largo. Y así fue. Lluvia, barro y agua fueron el entorno ineludible de la duodécima edición de la tradicional muestra organizada por el Club de Automóviles Clásicos de la Argentina.

Los ejes temáticos de esta edición giraron en torno a la celebración de los cumpleaños de Austin Seven (90), Cadillac (110), Carrocería Touring (65), Ferrari (65), Ford V8 (80), IAME (60), Lancia Lambda (90) y Renault Alpine (50).

En Autoclásica 2012 se entregaron siete premios especiales entre los que se destacaron el "Premio Germán Sopeña", concedido por el voto de los periodistas acreditados, elección que recayó sobre un Lancia Stratos HF de 1974 y el otorgado por la revista inglesa "Classic and Sport Cars

Magazine", que distinguió al impactante Bianco S de 1978, pieza deportiva brasileña, inédita en nuestro país, con mecánica Volkswagen.
Un párrafo aparte merece el homenaje a José Froilán González, quien celebró su cumpleaños número 90. "Pepe" sopló las velitas en la carpa del Club de Automóviles Clásicos de la República Argentina, y mediante su Presidente, el Sr. Alec Daly, se le hizo entrega de una escultura de bronce, del artista Esteban Serassio, que recrea el primer triunfo de Ferrari en la F1, el 14 de Julio de 1951.
Luego recorrió la exhibición de los monopostos donde rememoró los momentos vividos junto a dos de los autos expuestos en la muestra con los cuales corrió: una Ferrari 166 1948 (larga) y la Maserati 250F 1956. El reconocimiento continuó en el stand del Club Ferrari Argentino, ambientado con una imponente 365 BB de 1975 y obras artísticas referidas al Cavallino. Además, Froilán firmó autógrafos a los visitantes y fanáticos que se le acercaron en Autoclásica.

Otro ilustre visitante fue el reconocido diseñador y constructor de autos Tulio Crespi, quien también recorrió la carpa de los monopostos históricos en donde se rencontró con muchas de sus creaciones y con algunos de los pilotos que corrieron con ellas. Entre estos se encontraban Andretta, Norberto Della Santina, Rafael Sergio, Ángel Monguzzi y Hugo Lara.
Algunos de los autos construidos por él exhibidos en la muestra, fueron el Crespi Tullia Fórmula 4 del equipo INI Competición 1972-75 y el Crespi Tullia Fórmula Renault Tulia XXIII Equipo Crespi Competición 1988.
Otro de los homenajeados fue el ex piloto de motos Benedicto "Chiche" Caldarella, a 50 años de su triunfo en Argentina por el Campeonato Mundial.
Como viene ocurriendo desde las últimas ediciones, la presencia de automóviles de origen nacional ha sido significativa, tanto a través de clubes como particulares.
En este sentido es importante destacar la participación de ACIARA (Asociación Constructores Independientes de Autos de la





República Argentina), entidad que está bregando por una ley que permita el patentamiento y circulación de los automóviles argentinos de construcción artesanal, cuya media sanción ha sido recientemente lograda en la Cámara de Diputados.
Tal como aconteciera en la última edición, el jurado determinó una terna finalista para la elección del "Best of Show". En esta ocasión quedó integrada por un Stutz 1929 Roadster Le Baron, un Aston Martin DB4 1960 GT de 1961 y un Delage D8S Coupe Grand Sport de 1932. El veredicto de los jueces fue a favor del Stutz. El ganador del codiciado premio fue distinguido en virtud de su singular belleza y armonía de líneas, su óptimo estado de restauración y su relevancia histórica. De esta manera, un automóvil de origen norteamericano quebró una tradición de triunfos de marcas europeas desde que se instauró esa distinción.
Las motos, otra gran atracción de la muestra, también fueron distinguidas. En esta edición el "Best of Show" fue para la Matchless G50 de 1961.⌘

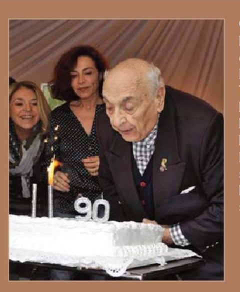




Ganadores. Arriba el "Best of Show, Stutz 1929 Roadster Le baron. Abajo, el mejor argentino, Institec Justicialista Gran Sport V8.

Premiados nacionales

La industria y artesanías argentinas tuvieron sus premios especiales en Autoclásica 2012.
En la categoría "Industria Argentina" el primer premio quedó en manos del el Institec Justicialista Gran Sport V8 de 1954 y el segundo fue para un Fiat 1500 Coupe Vignale de 1967.
En "Microcoupés" el jurado se inclinó por el Joseso de 1959 y el Minicar De Carlo 200 de 1959.
En "Artesanía Argentina" los premiados con el primer y segundo premio respectivamente fueron el Renault 1906 Tipo Ak 90 Grand Prix y el Ford A Victoria Convertible.
En categoría motos, el primer premio fue para la Gilera Extra 200 y el segundo para una BGH Junior 1963 98cc.



Cumpleaños. De izquierda a derecha. Cadillac, Carrocería Touring con su Pegaso Super Leggera y José Froilán González, festejando sus 90. (Foto Prensa Autoclásica.)

De la Batalla del Ma

En la última edición de la Recoleta-Tigre, un taxi Renault AG-1 "Landaulet", similar a los que formaron parte de una batalla histórica, deslumbró al público por su estado de restauración y funcionamiento.



La Primera Guerra Mundial puso en evidencia, como nunca antes, el protagonismo decisivo de los nuevos medios de movilidad autopropulsados en el desarrollo y desenlace de los conflictos bélicos, tanto en el propio frente de combate, como en la logística de tropas, armamentos y alimentos. En los primeros días septiembre de 1914, poco tiempo después de iniciado el conflicto, las tropas alemanas llegaron al río Marne, a sólo 70 kilómetros de París. En pocas semanas habían empujado hacia el sur a los Aliados, tras derrotarlos en las batallas de Charleroi, Mons, Le Cateau, Maubeuge y San Quintin. Esta posición ponía en serio peligro a las fuerzas francesas al este de la capital.

El 5 de septiembre el General Maunoury, al frente del VIº Ejército Francés, ordenó un ataque contra el 1er Ejército Alemán del General von Kluk, entre Nanteuil-le-Haudouin y Meaux, mientras tanto el Gobernador Militar de París, General Joseph, reunía unos 6.000 reservistas para enviarlos al frente y aliviar la presión de un contraataque alemán que sufría el General Maunoury.

Para movilizar a las tropas, Gallieni sólo contaba con 250 vehículos, cifra más que insuficiente ante la situación apremiante. Pero alguien preguntó: "¿Y por qué no ir en taxi?" Inmediatamente fueron convocados 600 taxis parisinos, la gran mayoría de ellos, Renault AG-1 "Landaulet". Luego de reunirse cerca de la explanada los "Invalides", los soldados de la 7ª División de Infantería partieron hacia el frente en dos convoyes que los transportaron a una velocidad media de 25 Km/h. El día 7 se reunieron en Gagny con otro convoy de 700 vehículos. Los taxis des-

arne a Recoleta

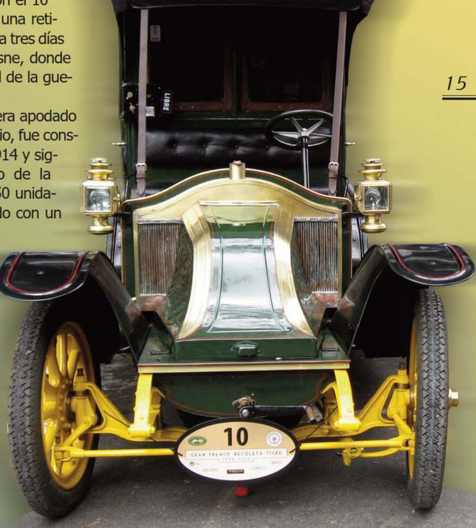
cargaron a sus "pasajeros" entre Nanteuil-le-Haudouin y Silly-le-Long el día 8 y regresaron a París, adonde se les abonó, según el acuerdo con los militares, el 27% de lo que marcara el taxímetro al final de la carrera.

La llegada de estos refuerzos supuso un fuerte mazazo a las tropas alemanas, las cuales superadas en número y bastante alejadas de sus principales bases de suministros, cedieron el 10 de Septiembre y empezaron una retirada que no se detendría hasta tres días más tarde al norte del río Aisne, donde se atrincheraron hasta el final de la guerra en 1918.

El Taxi de la Marne, como fuera apodado luego de este histórico episodio, fue construido entre los años 1905-1914 y significó para Renault el inicio de la construcción en serie, con 250 unidades en 1905. Estaba equipado con un motor bicilindrico de 1.205 cm3, el cual erogaba una potencia de 9 CV y le permitía desplazarse a una velocidad máxima de 40-45 km/h.

Tanto en Francia como en diferentes países de Europa, el AG-1 revolucionó el transporte de pasajeros de las grandes ciudades apropiándose de un espacio ocupado hasta entonces, por carruajes tirados a caballo.

El auto que participó en la Recoleta-Tigre fue ingresado al país sin restaurar por Luis Gold. Tiempo después fue adquirido por J.L. Ranmwez, quien se encargó de someterlo a un intenso proceso de restauración y luego de una muy buena labor, lo presentó en la última edición de Autoclásica.⌘



Ágil, económico e

Chrysler Fevre Argentina resultó ser la primera de las grandes marcas norteamericanas en advertir el cambio de preferencias del usuario autóctono, el cual lentamente fue dejando de lado su predilección por las altas performances, para priorizar la economía, la maniobrabilidad y la habitabilidad en los vehículos de uso cotidiano.



irrompible

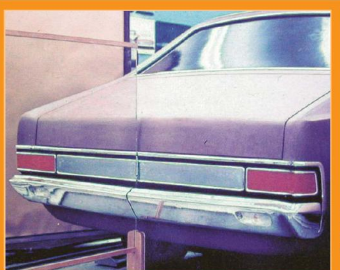
A fines de los años 60, cuando esta tendencia ya se había consolidado, Ford y General Motors apostaron en la dirección contraria y dieron a luz al Fairlane y al Chevy, respectivamente. Se habían equivocado. Chrysler Fevre Argentina puso primera con el Dodge 1500, sacándoles claros tres años de ventaja en el segmento de los medianos.
La política de expansión de las automotrices norteamericanas en la posguerra, las había llevado al viejo continente, en donde instalaron sus propias filiales o bien adquirieron empresas europeas. Chrysler siguió esta última tendencia y se quedó con el control de SIMCA de Francia y el Grupo Rootes de Inglaterra, para dar origen a Chrysler Europe.
Precisamente, fue la filial inglesa la que ofrecía dentro de su catálogo la opción que surgió como ideal, el Hillman Avenger. Presentado en las islas británicas el 17 febrero de 1970, luego de cinco años de desarrollo, el auto había sido concebido para dar satisfacción a los segmentos medios de la sociedad inglesa y de otros países europeos a donde se lo exportaba como Sunbeam 1250/1500.
En 1970 dos prototipos argentinos construidos en la nueva planta de Monte Chingolo y un similar inglés, rodaron por diversos puntos del país en un recorrido de más de 16.000 kilómetros para efectuar las correspondientes pruebas dinámicas previas a la producción seriada.
Coherente con el cambio de denominación de toda la línea, empleado desde 1968, el mediano argentino fue bautizado como Dodge 1500 y presentado el 12 de agosto de 1971. La aceptación del público fue inmediata, las cifras de producción anual oscilaban en 14.000/15.000 unidades. La prensa lo recibió con el título de Auto del Año 1971, otorgado por los periodistas agrupados en APICA.
Ese año fue el de los medianos chicos en Argentina, presagiando una dura batalla para el resto de la década. En un lapso de

Los "Milqui" fierreros

La faceta deportiva del Dodge 1500 llegó en 1973 con el lanzamiento de la versión GT90.
Las innovaciones más importantes estuvieron en el aspecto mecánico con la incorporación de dos carburadores Stromberg SDS 150, un nuevo árbol de levas y nuevos múltiples de admisión (con precalentamiento de mezcla) y escape y una relación de compresión elevada a 8,5:1. Estos cambios permitieron incrementar la potencia un 13%, para alcanzar 90 HP, una velocidad máxima de 157 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 13". Como novedad en el mercado local, este modelo incluía un radiador de aceite de motor. Exteriormente se ofrecía en color amarillo, naranja, azul o verde combinado con el capot, cola y bandas laterales en negro mate, al igual que la mayoría de los elementos que originalmente eran cromados. Nuevo diseño de parrilla y nuevas llantas deportivas de cuatro rayos, calzadas con neumáticos radiales en medida 165 SR 13, completaban externamente los cambios. En el interior sobresalía su nuevo volante deportivo de tres rayos de aluminio en forma de "T" y un completo panel de instrumentos que incluía tacómetro, en un cuadrante que había permanecido vacío en el modelo base.
En mayo de 1977 fue presentada una nueva versión deportiva denominada GT100, desarrollada sobre la base del motor 1800. Con dos carburadores horizontales Stromberg 175 CD-3-VX (tipo SU), nuevos múltiples y una compresión elevada a 8,9:1, el propulsor 1,8 desarrollaba 120 HP (SAE) a 5.300 rpm y le permitía alcanzar al GT100 una velocidad máxima de 170 km/h. Su carrocería estaba disponible en dos opciones de color: azul o negro con bandas decorativas y el logo GT100 en dorado. Fue desarrollado con la intención de homologarlo para la clase 3 del Turismo Nacional, pero no llegó a correr en la categoría.

ocho meses fueron presentados el Fiat 128, el Dodge 1500 y el Renault 12. Todos sedanes cuatro puertas con motorizaciones de entre 1.100 cm3 y 1.500 cm3 y una longitud inferior a los 4.40 metros.
El lanzamiento industrial del Dodge 1500 coincidió con la adquisición, por parte de Chrysler Fevre Argentina, de la planta industrial de Monte Chingolo, que había pertenecido a SIAM Di Tella Ltda. A esta nueva planta fue trasladado, desde San Justo, el montaje final de los camiones y pick ups Dodge y se asignó la fabricación del motor y estampado de carrocería del 1500. Esta última era enviada a la planta de La Matanza donde se la sometía a los tratamientos de fosfatizado y pintura, para luego completar el montaje del vehículo.
Originalmente fue presentado en una única versión, STD (Standard), pero no pasaría mucho tiempo hasta que la línea se ampliara con la llegada del SPL (Special), una opción con mayor equipamiento, como radio y butacas con respaldos reclinables.
El modelo argentino difería del original, además de la obviedad del cambio de ubicación del volante a la izquierda, en detalles del exterior como los paragolpes de mayores dimensiones y las ópticas trase-

ras, envolventes y horizontales en lugar de las verticales y en forma de "L", del británico. Las ruedas eran estampadas, de cuatro rayos, con cubremaza integrado y pintadas en gris imitación magnesio.
El interior también fue adaptado al gusto local con un completo panel de instrumentos con acolchado de seguridad donde se alojaban cuatro cuadrantes con indicadores de aguja. Los asientos delanteros eran individuales y tanto estos como los traseros tapizados en tela plush y vinilo. El volante de cuatro rayos acolchado y las trabas de seguridad cuida-niños (impedían abrir las puertas desde el interior), aportaban a la seguridad de los ocupantes.
La carrocería se caracterizaba por su rigidez estructural basada en robustos zócalos longitudinales sobre los que apoyaban los pilares centrales. Los refuerzos para soportar voladizos y los paneles laterales le otorgaban una rigidez estructural adicional. Los espesores de chapa fueron aumentados y equiparados a los empleados en los modelos más grandes. Sus dimensiones eran contenidas. Los 4,14 metros de longitud ofrecían comodidad a cuatro pasajeros y un baúl con una capacidad de 400 dm3.
El diseño denotaba austeridad, con líneas simples, sin ornamentaciones ni cromados superfluos. La caída de la luneta y tapa de baúl le conferían una terminación de tipo fast-back, que lo asemejaba al Chevy de la General Motors. Los vidrios curvos y las manijas embutidas le aportaban dinamismo.
La disposición y diseño de sus órganos mecánicos respondía a un esquema convencional, con un económico propulsor DHV de cuatro cilindros, 1.498 cm3 (originalmente de 1.250 cm3) y 72 HP, con el cual podía desarrollar una velocidad máxima de 142 km/h y ofrecer un consumo razonable de 20 litros cada 200 kilómetros a velocidad de crucero de 120 km/h. A diferencia del inglés, en el motor nacional la relación de compresión era de 8:1, contra los 9,2:1 originales.
El esquema de suspensión era independiente adelante tipo McPherson con barra antirrolido, mientras que atrás presentaba un eje rígido, resortes helicoidales y cua-





Nace el Dodge 1500. Modelado a escala real de la parte posterior (Izq.). Panel de instrumentos de cuatro cuadrantes y volante acolchado (Arriba).

tro barras reactoras. Ambos ejes se completaban con amortiguadores hidráulicos. La tracción era trasera, con caja de cuatro velocidades totalmente sincronizadas.
En 1974 se sumó la posibilidad de equiparlo con caja automática Borg Warner 45 de cuatro marchas, similar a la del Hillman Avenger, opción que lo transformó en el único auto mediano argentino que ofrecía esta alternativa.
Al año siguiente se incorporó la alternativa de motor 1.800 cm3. Este propulsor desarrollaba 92 HP y derivaba del modelo brasileño, curiosamente denominado Polara. El "Dodginho" había sido presentado en 1973, con una carrocería dos puertas y leves modificaciones en el exterior e interior. El nuevo modelo fue denominado M 1,8 y presentaba leves cambios en el exterior como el panel trasero en negro mate, molduras laterales en acero con insertos de goma y las llantas de la versión GT90. El paragolpes trasero, incorporaba luces de marcha atrás separadas del grupo óptico principal.
El renovado diseño del habitáculo disponía de butacas anatómicas con apoyacabezas integrados y bolsillos portamapas en el respaldo, nuevos tapizados, bandeja portapaquetes debajo del tablero y una consola moldeada en plástico reforzado con dos alojamientos portaobjetos y cenicero en la parte posterior. Un nuevo volante de un sólo rayo, también derivado del modelo brasileño, se sumaba a los cambios. El diseño del interior fue encargado al estudio CEPAD (Centro de Proyectos Avanzados de Diseño), dirigido por Mario Mariño, quien anteriormente había sido director de diseño de Chrysler Fevre Argentina.

La Serie 8

A mediados de 1978 se produjo una reestilización de la línea y al mismo tiempo



Se agrandó la familia. El "Facelift" de 1978 sumó la versión rural.

se completó la gama con la presentación de la versión rural. El "Facelift" fue derivado de los Avenger de 1976, a su vez inspirados en el SIMCA 1307/1308, presentado en Francia en 1975.
La rural llegó con retraso a nuestro país, ya que había sido lanzada en Europa en marzo de 1972.Respecto al sedán, resultó diez centímetros más larga. La ubicación de la rueda de auxilio por debajo del piso y la posibilidad de rebatir el respaldo del asiento trasero, le otorgaban un volumen máximo para equipaje de 1,72 m3. Teniendo en cuenta sus mayores solicitudes de carga, la suspensión trasera fue reforzada con la adopción de una barra Panhard (reactor transversal que aumentaba la fijación lateral del eje). El portón trasero, importado de Inglaterra, venía equipado de fábrica con desempañador eléctrico de luneta y limpiacristal de un solo brazo comandado desde el interior. Su apertura se facilitaba mediante la adopción de un sistema de barras de torsión, integrado a las bisagras.
En esta línea, internamente denominada Serie 8, ya no se ofrecían versiones deportivas.
Los principales cambios en el exterior se apreciaban en los nuevos paragolpes con banda de goma, parrilla con logo pentagonal, faros delanteros de mayores dimensiones, luces de giro envolventes y faros traseros acanalados. En las ventanillas delanteras fueron eliminados los ventiletes y las traseras eran de paño enterizo.
El habitáculo presentaba nuevos diseños de asientos y tapizados y un panel de instrumentos con ocho luces testigo, cuadrantes de mayor diámetro y consola central integrada. Las versiones con

La Pick Up que no fue



En 1972 Chrysler Argentina tenía en carpeta el proyecto de una pick up derivada del Dodge 1500. Estaba destinada a la exportación, fundamentalmente a Uruguay, aprovechando las ventajas de complementación industrial que ofrecía el régimen de libre comercio de ALALC. El diseño fue desarrollado por el diseñador industrial Mario Mariño e incluyó la construcción de una mock-up de la caja en escala 1:1 en la planta de San Justo y un estudio estructural realizado por el Ingeniero Pedro Backis, quien fue especialmente enviado para tal fin a la planta inglesa. Luego de ser evaluada por el directorio de la empresa, su producción fue desestimada.



Renovado interior para el modelo M 1,8

motor 1,8 incluían tacómetro. El volante de un solo rayo, también tenía su origen en el SIMCA 1307/1308.
Los opcionales variaban según la versión. Para el modelo base, eran la radio con antena y servofreno de doble circuito y para las versiones M 1,8 y rural, butacas con apoyacabezas, luneta con desempañador, cinturones de seguridad, cubiertas radiales, caja automática y posteriormente, aire acondicionado.

La era Volkswagen

El 5 de mayo de 1980 Volkswagen AG adquirió el paquete accionario de Chrysler Fevre Argentina. La operación se concretó con una inversión de 250 millones de dólares y dio nacimiento a Volkswagen Argentina. La empresa alemana, que durante dos décadas estuvo golpeando las puertas del mercado argentino, aplicó una cirugía mayor que la llevó a disconti-



Yoyo Maldonado

En las pistas

Por Adrián Vernazza

Pese a su aspecto inocente, el *1500* produjo una revolución en las pistas. El 18 de febrero de 1978, en una carrera de TC nocturna para "No ganadores" disputada en el autódromo, un Dodge 1500 preparado por los hermanos Bellavigna y conducido por José Pontoriero logró su primera victoria. La ACTC, confundida, prohibió la participación de los TC 2 litros y con este hecho forzó, involuntariamente, el nacimiento del TC 2000. En 1979 se realizó un torneo presentación donde los Dodge batallaron contra las cupé Taunus, Peugeot 504, Opel K 180 y cupé Fiat 125. Entre 1980 y 1983, el Dodge 1500 logró una serie de 4 campeonatos consecutivos. Los tres primeros de la mano de Jorge Omar del Río; el restante logro quedaría en poder del "loco" Di Palma. Con la aparición de los modernos Sierra XR4 y Fuego durante 1985, los *milquinientos* quedaron desactualizados. Es por ello que en el inicio del torneo 1986, al Dodge de Di Palma se le concedieron libertades reglamentarias con el fin de equiparar técnicamente a los autos de vieja y de nueva generación. Di Palma utilizó canalizadores de aire y un gran alerón trasero, además de modificar ambas trochas. La contundente victoria lograda en Balcarce generó grandes polémicas. El auto fue prohibido y Di Palma, enojado (*"reaccionaron porque les gané con un taxi"*) abandonó el proyecto.
Sin embargo, el *"milqui"* más famoso del TC 2000 fue el *multicolor* de "Yoyo" Maldonado. Durante 1988, este autito se convirtió en el verdugo de la categoría. Construido por Edgardo Fernández y decorado espectacularmente por el artista Rogelio Polesello, poseía un motor de 2000 cm3 y 214 HP, desarrollado sobre la base mecánica de los Cosworth y BMW europeos de F2. La suspensión trasera era independiente, similar a la utilizada por las Sierra XR4. Con esta pequeña bomba, Maldonado ganó 5 carreras, incluyendo aquella memorable victoria en el veloz trazado de Rafaela, y con ello alcanzó el subcampeonato. En 1989, el VW 1500 fue reemplazado por el VW Gacel.

nuar toda la línea de automóviles y utilitarios de origen norteamericano y sólo dejar en producción al Dodge 1500. Las 26.148 y 27.627 unidades producidas en 1979 y 1980, sin duda pesaron en esa decisión. Con leves cambios, los cuales incluyeron nuevos colores de carrocería, luces de giro blancas y renovados tapizados, nació a mediados de 1980 la serie W.
La nueva paternidad se hizo presente en el calco "Hecho por Volkswagen Argentina", aplicado en la luneta y en el logo VW con la inscripción "Industria Argentina" montado sobre los guardabarros delanteros. Ya no estaba la penta estrella en el centro de la parrilla y su lugar fue ocupado por un anodino logo con la leyenda "1500". Fue un auto de transición.
En agosto de 1982 se transformó definitivamente en VW 1500, con un restyling que lo emparentaba con el entonces futuro Gacel, primer argentino genuinamente Volkswagen. Paragolpes en polipropileno de diseño envolvente, parrilla con logo VW, nuevos faros delanteros y traseros, nuevas luces de giro y una moldura plástica ocultando el vierte aguas, fueron parte de la cirugía estética aplicada para rejuvenecer al conocido "Milqui". Desde el comercial que acompañaba al lanzamiento comercial, la frase "Anda y anda y anda", le asignaba larga vida y un derrotero que se extendería hasta el comienzo de la década siguiente.
A fines de 1989 y de manera tardía, fue presentada la versión con caja Hummer de cinco velocidades. Con esta incorporación se lograba mayor economía de combustible mediante un giro más reducido del motor. A velocidad constante de 80 km/h, el consumo de combustible en 5º marcha era de un litro cada 16 kilómetros. Las unidades equipadas con la nueva caja se identificaban con un emblema "5V", aplicado en los guardabarros delanteros. Junto a esta transmisión, se incorporaron un nuevo patrón de costura en el tapizado de los asientos, renovados colores de telas y vinilos.
Fueron los últimos cambios hasta el final de la producción, que llegó en 1990, luego de fabricarse 275.430 unidades a lo largo de 20 años. ⌘

Agradecemos a Mario Mariño, Fernando Gómez y Mauricio Uldane por el material gráfico aportado para realizar este informe.





Interior de la línea 1978 (Izq.). VW 1500, nueva denominación y último restytling (Der.).

Fly me to the moon. Óleo sobre tela por Gustavo Feder





De los autos, a la



En esta segunda parte, Gaggino nos habla de la génesis de la pick up Durango y de las dificultades que derivaron en el final de la experiencia Eniak. La actualidad lo encuentra alejado de la producción automotriz, en una curiosa combinación de abogado y constructor de barcos.

ley y los barcos

¿Cómo surgió la Durango?
La Durango surgió porque el Antique había cubierto, al menos por ese tiempo, un sector del mercado que habíamos pensado atender con una cantidad de unidades vendidas, una vez que llegamos a esa cantidad, la demanda cayó muchísimo. A eso hay que sumarle la competencia de las réplicas de Lotus que también se vendían y el tema de la inflación. Nadie compraba autos, entonces pensamos con Pedro en un vehículo que no se fabricara en el país, algo totalmente distinto que podía ser una 4x4 y de allí surgió la idea de hacer un vehículo de tracción integral en bajas series. Con el apoyo de Volkswagen en cuanto a la provisión de piezas, empezamos con el desarrollo de la Durango 4x4 que la diseñó totalmente Pedro.
La provisión de las carrocerías para las Durango por parte de Volkswagen, habrá sido una gestión compleja ¿no?
Sí, fue una gestión larga, importante, hubo que hacer un jig de ensamble con ingeniería y tecnología propia, basándonos en los planos de las piezas del VW 1500 que nos proveyó la fábrica. Comprábamos las partes que necesitábamos y hacíamos el montaje de las partes delanteras (hasta el respaldo del asiento delantero) de las carrocerías, tal como se hacía en la propia fábrica Volkswagen, armamos una especie de mini terminal con soldadoras de punto aéreas.
¿Tuvieron algún tipo de supervisión por parte de Volkswagen?
No, no, Volkswagen sólo nos proveía piezas.
¿Y la caja de carga?
La caja de carga la desarrollamos nosotros, teníamos todo el herramental necesario para armar ese subconjunto en la fábrica.
¿Y el resto también se hacía en fábrica?
La caja de transferencia que diseñó Pedro Campo, la hacíamos nosotros en proveedores externos, el chasis también lo armábamos en el taller, ensamblábamos los diferenciales, tanto el delantero como el trasero, con piezas de Transax y licencia Dana 30 y montábamos las suspensiones. Pintábamos las cabinas y hacíamos el montaje final del auto completo.
¿Se habían montado dos líneas, una para Antique y otra para Durango?
No, cuando empezamos a fabricar la Durango, la producción del Antique prácticamente se había parado.
¿Cuántas Durango pensabas fabricar?
Nosotros teníamos intención de hacer 100-120 por año, que era una muy buena cantidad para una fábrica como la nuestra, pero insignificante para una terminal automotriz.
¿Y cuántas se fabricaron?
Hicimos unas 350 entre simple y doble

tracción, casi mitad y mitad. Recuerdo que celebramos con un asado la fabricación de la número 300 y después seguimos un tiempo más hasta 1990.

¿Algún organismo público se interesó por las Durango?

Sí, hicimos unas 30 tracción doble para DEBA (Dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires), que prestaron un muy buen servicio, quedaron muy satisfechos con la pick up.

¿Se pensó en otro tipo de motorización además del VW 1,8?

Sí, hubo una versión diesel. SEVEL nos proveyó un motor Indenor XD2 que usaba en el Peugeot 504 y en la pick up para probar en un prototipo. Cuando quisimos hacer la orden de compra para adquirir una cantidad, SEVEL decidió no vendernos, por lo tanto nos quedamos sin motores diesel.

¿Para la Durango 1000 incorporaste diseñadores a la fábrica?

Sí, primero hicimos la 4x4 que la desarrolló íntegramente Pedro Campo y después contraté a Gustavo Fosco, que hizo una brillante carrera de diseño en Renault y Guillermo Portaluppi, para que se incorporen al proyecto y desarrollaran la Durango 1000 con tracción simple. Hicieron un muy buen trabajo de restyling en el tablero, frente y paragolpes. La Durango 1000 fue un muy buen producto, era un vehículo económico que costaba menos



Durango 4x4, diseño de Pedro Campo para ocupar el espacio dejado por las pick ups japonesas.

que una pick up Peugeot 504, pero ya en ese momento era muy complicado para nosotros competir.

Cuando pensaste en el proyecto automotriz de Eniak, ¿la idea era hacer una producción variada o concentrarte en un solo modelo?

No, pensaba fabricar un solo modelo, como mucho en dos versiones.

¿Hubo otro proyecto aparte del Antique y la Durango?

No como proyecto original de auto de calle. Pensamos armar para competición una réplica del Jaguar SS 100, pero en realidad terminamos haciendo tres Jaguar D Type, con mecánica Falcon Sprint y Peugeot para el Club de Automóviles Sport.

¿Hasta cuando se mantuvo en producción Eniak?

Hasta 1990. Hicimos el último auto, un Antique blanco a pedido de un ejecutivo de SEVEL, el delegado francés de Peugeot en Argentina y cerramos todo, tanto la producción automotriz como la de electromecánica.

De haber seguido en los ´90 te hubiesen matado con la importación...

No, porque nosotros teníamos muy avanzadas las negociaciones con Isuzu de Sudáfrica, no de Japón, para fabricar las camionetas. El delegado sudafricano quería poner un pie en la Argentina, en los ochenta ya habían vendido algunos vehículos acá, pero llegó en un momento donde el país estaba incendiándose. El quería armar las camionetas Isuzu en Eniak, en reemplazo de las Durango, eso hubiese sido una muy buena alternativa para nosotros que ya teníamos montada una infraestructura de montaje, una red de concesionarios y status de terminal automotriz y al mismo tiempo ellos se beneficiarían de nuestra estructura, podrían empezar a ensamblar camionetas de forma inmediata.

¿Se había previsto una serie, una cantidad anual determinada?

La idea siempre fue fabricar bajas series, pero ellos tenían la intención de multiplicar por diez nuestra producción, nosotros pensábamos en 120 unidades por año y ellos 1.000, con el aporte de Isuzu probablemente hubiésemos podido lograr esa cifra, era factible. También hubo contactos con los rumanos de Aro, estaban interesados en fabricar acá en asociación con Zanello, me reuní con Luis por el tema, pero él estaba muy complicado con el desarrollo de los motores para buses y no pasó de una charla.

Viendo lo que pasó con perspectiva histórica, más allá de los boicots y de la inestabilidad económica del país, ¿pensás que tendrías que haber manejado las cosas de otra manera?

Yo cometí muchos errores. Tal vez no tendría que haber sacado la Durango y quedarnos sólo con el Antique. No era la intención porque yo también empleaba gente a la que tenía que darle trabajo, teníamos 70 personas trabajando y por eso había que hacer un nuevo producto para no echar a nadie. Si lo hubiésemos hecho de otra manera quizás hoy todavía estaríamos fabricando el Antique, como Morgan sigue fabricando su auto con cuatro años de plazo de entrega.

El tema de fabricar la caja de transferencia fue otro error, tendríamos que haberla importado, pero el gobierno de entonces no nos permitía. Era un callejón sin salida donde uno hacía lo que le parecía, yo tenía

Yo cometí muchos errores. Tal vez no tendría que haber sacado la Durango y quedarnos sólo con el Antique. No era la intención porque yo también empleaba gente a la que tenía que darle trabajo, teníamos 70 personas trabajando y por eso había que hacer un nuevo producto para no echar a nadie. Si lo hubiésemos hecho de otra manera quizás hoy todavía estaríamos fabricando el Antique, como Morgan sigue fabricando su auto con cuatro años de plazo de entrega.

30 años menos, hoy no lo haría. Tuve un ofrecimiento para armar una fábrica de vehículos fuera del país hace unos años y no lo acepté, no me interesaba meterme en un proyecto de tanta envergadura para una persona sola. Cuando desarrollamos el Antique, no había frenos a disco traseros, tuvimos que desarrollarlos nosotros y quizás también fue un error, pero no había ningún auto argentino que tuviera frenos a disco traseros, tuvimos que desarrollar un sistema de suspensión independiente en un esquema de motor delantero y tracción trasera, que no existía en la Argentina. Ford nos pidió un Antique para probar en su pista de pruebas cuando estaban por presentar el Sierra, que fue el segundo auto nacional con tracción y suspensión traseras independientes. Los proveedores nos ayudaron un montón, el tema fue que cuando empezamos a fabricar el Antique, la industria en total había producido el año anterior apenas 86.000 vehículos, hoy estamos en 850.000, entonces imaginate el nivel de desarrollo que había en ese momento y el que hay ahora. SEVEL en el peor momento de la crisis pensó en sacar un auto con gomas recapadas, el Brio, que era un 2CV pero 40 años después, es lo que había en ese momento.

Errores cometimos un montón, pero tampoco había alternativas. Hicimos todo lo posible, más no se pudo hacer, tuvimos mucha ayuda de unos y grandes contras de otros. Pero también hay que ponerse en los pantalones de los demás. Por ejemplo, hubo meses donde SEVEL fabricaba sólo 30 unidades de la pick up Chevrolet, cuando podía fabricar entre 400 y 500 y encima le apareció un competidor nuevo. Hoy nos olvidamos de esos tiempos, pero fueron sólo 86.000 vehículos por año y había cinco fábricas.

¿Qué hiciste después de Eniak?

Me dediqué al área jurídica en algunos aspectos, luego empecé a estudiar derecho para acompañar a mi hijo, el dejó y yo seguí hasta recibirme de abogado. Antes de eso había estudiado Ciencias Económicas e Ingeniería Mecánica, pero abandoné las dos carreras porque tenía que atender la fábrica.

¿A qué te dedicás ahora?

A fabricar barcos. Fabricamos cruceros, construimos uno de siete metros y tenemos otros proyectos en carpeta. Además desarrollamos un nuevo sistema de transmisión tipo "Z" Drive. Empecé hace cuatro años, la empresa se llama Dream Marine, nos estamos insta-

lando todavía. Tenemos un plantel de gente muy pequeño, todos proveedores externos, la parte de plásticos la hacemos acá, es casi una especie de hobbie.

¿Volverías a fabricar autos?

Eso es un vicio que no te lo quitás nunca en la vida. Me encantaría hacer otro auto con Pedro, lo hemos charlado en algún momento, hay que animarse. Hoy estarían dadas las condiciones como para hacerlo, pero siempre estoy solo y no es fácil.

Tampoco te favorece la legislación actual.

Si claro, igual de fabricar un auto no sería para Argentina, porque podés hacer un auto acá, pero no lo podés vender ni patentar. En algunos aspectos la Argentina es un país muy mezquino, podemos venderles autos a Uruguay, a Brasil a Chile a todo el mundo, menos a los argentinos. En Argentina no vislumbro una política industrial, todo es una máquina de impedir. ⌘



Una publicidad de 1988, muestra las características de las dos Durango.

Al oeste, la nostalg

Entre el 7 y 15 de septiembre se realizó la Xª edición del Gran Premio Argentino Histórico. Más de 200 automóviles, distribuidos en nueve categorías, participaron de la competencia que se realizó a lo largo de 3.321kilómetros sobre caminos de montaña, sierra, ripio y asfalto, de las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, San Juan y San Luis.

La prueba contó con la participación de automóviles que intervinieron en las categorías Standard, Turismo y Turismo Carretera en los Grandes Premios que organizara el Automóvil Club Argentino (ACA) hasta el año 1967, los cuales integraron un más que variado parque: NSU Prinz, Citroën 3CV, Alfa Romeo Giuletta TI, Peugeot 403 y 404, Fiat 600, 1100 y 1500, Volvo 122 y 444, Torino 380, Ford Escort MKI, Isard



700, De Carlo 700, Renault 4, Gordini y Dauphine, Auto Union 1000, Borgward Isabella, Ford Falcon, Valiant I y III, Chevrolet 400, BMW 2002, Mercedes Benz, Kaiser Bergantín y las clásicas Cupecitas Ford y Chevrolet de 1935 a 1947.

Como todos los años, la competencia se desarrolló bajo el sistema de Regularidad o Velocidad Controlada y estuvo incluida dentro del campeonato de la especialidad de la



Desde adentro

Por Gabriel Davidovich, ganador en TCA

Cuando comento las condiciones en que corremos nuestro Gran Premio Histórico, suelo recibir comentarios de los más variados, pero, casi siempre, coinciden en dudar de mi salud mental.
Miles de kilómetros sin aire acondicionado, sin calefacción, sin dirección hidráulica ni servo freno, sin...casi nada. No deben estar tan errados.
Lo que no falta son ganas, camaradería con el equipo y el resto de los pilotos, paisajes increíbles, cenas y almuerzos compartidos con amigos, gestos conmovedores y fundamentalmente, el cariño que nos hace llegar la gente del público que recibe al Gran Premio y sus participantes cómo si fuera una de esas epopeyas de antaño. Compramos un sueño por unos pocos días.
Este año, recorrimos el centro del país y la región de Cuyo. Villa Gral. Belgrano, San Luis, San Juan, San Rafael y nuevamente San Luis fueron quedando atrás a medida que crecía nuestro entusiasmo y también el cansancio. Para coronar la semana, este año, y luego de varios intentos, tuvimos la fortuna de ganar nuestra categoría. Por supuesto, vaya en estas líneas, nuestro eterno agradecimiento a Manolo, Roberto, Horacio, Roberto, Jorge y Pepo, sin cuya ayuda no hubiéramos podido siquiera llegar a la meta.
Se termina la semana, se vuelve cansado y se comienza a planear la próxima. Y sí, un poco tocados debemos estar...



El Fiat 1500 de Carlos Varese, atrás el 1100 de Esteban Lotz.

Federación Internacional del Automóvil (FIA). La participación incluyó a pilotos latinoamericanos, quienes arribaron desde Brasil, Colombia, Uruguay y Perú y también un europeo, quien lo hizo desde Inglaterra.
La carrera se inició simbólicamente a las 21 Hs. en la sede central del ACA, organizador del evento, y como ya es tradicional, el veterano piloto de Tigre, Alberto Vidriales, fue el primero en largar con su NSU Prinz de 1962. Esta vez, el criterio para definir el orden de largada fue modificado para permitir la partida intercalada de vehículos de distintas categorías. Uno de los principales atractivos de esta edición, fue la participación del ex campeón de Turismo Carretera, Juan María Traverso, quien lo hizo a bordo de un Alfa Romeo Giulietta TI de 1961.
Luego del tramo de enlace Buenos Aires-Luján, el amanecer del sábado 8 marcó el momento de la largada oficial desde la Basílica de Lujan, para cumplir con la primera etapa de 680 kilómetros con llegada a Villa Gral. Belgrano, Córdoba. Carlos Di Tella, con su Peugeot 404 de 1974, resultó vencedor. Después siguieron las restantes cinco etapas: Villa General Belgrano-San Luis; San Luis - San Juan; San Juan - San Rafael; San Rafael - San Luis. La sexta y última se inició



El binomio ganador a punto de largar.

el viernes 14 recorriendo un duro recorrido con neutralización en Estancia Grande Club de Polo. Finalmente, el arribo de las máquinas a Trapiche, San Luis, en la mañana del sábado 15 y luego de transitar 120 kilómetros a través de las sierras puntanas, dio por concluida esta nueva edición de la tradicional prueba argentina.

El binomio integrado por Miguel Gómez Fernández y C. Álvarez Fernández saludó desde lo más alto del podio en la clasificación general. Los ganadores, a bordo de un Peugeot 404 de 1971, emplearon un tiempo de 60:12:13.3. ⌘

Los ganadores

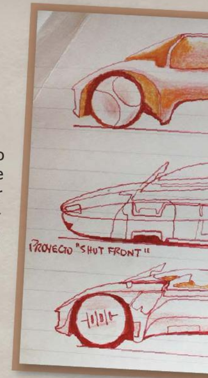
Clase A:
Carlos Berisso (Fiat 600)
Clase B:
Julio Gustavo Maggi (Renault 4)
Clase C:
Jorge Daniel Horak (Volkswagen)
Clase D:
Guillermo Beck (Fiat 1500)
Clase E:
Miguel Gómez Fernández (Peugeot 404)
Clase F:
Marcelo Frenkel (BMW 2002)
Clase TCA:
Gabriel Davidovich (Ford Coupé)
Clase TCB:
Oscar Barroso (Chevrolet Coupé)
Clase TCC:
Juan Manuel Castany (Ford Falcon)
Subclase A:
Oscar Vidriales (NSU Prinz)



Juan María Traverso, en la largada simbólica al volante de un Alfa Romeo Giulietta TI.

Los autos de la bu

Entre octubre y diciembre se pudo disfrutar en la Biblioteca Nacional de la muestra "Los libros de la buena memoria", un homenaje a Luis Alberto Spinetta, donde no sólo se exhibió su legado musical, sino también su producción en otras disciplinas artísticas, que incluyó una sorprendente aproximación al mundo de los autos.



Cuando estaba a punto de ingresar al hall de la Biblioteca, tuve por un instante la sensación de haberme equivocado de fecha y lugar. Dos gigantografías con ilustraciones de agresivos perfiles de autos de ciencia ficción, dispuestas sobre los muros del patio de acceso, me hicieron cuestionar con remordimiento:"¿cómo, una muestra de diseño de autos y yo no me enteré?"Más desconcertante fue mi sensación cuando al pie de cada impresión pude leer:"Ilustración, Luis Alberto Spinetta".

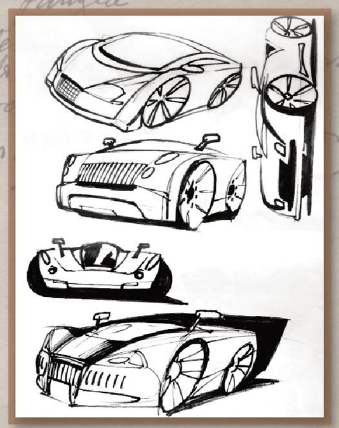
Debo confesar que si bien conocía que el arte de Spinetta tenía ramificaciones en la plástica - como su dibujo del payaso de la cubierta del primer disco de Almendra de 1969- ignoraba por completo esta aproximación al dibujo y diseño de autos. Conceptos futuristas plasmados con estilográfica sobre hojas rayadas de cuaderno, dibujos en marcador y coloreados a lápiz, vistas y perspectivas a manos alzada, con trazos firmes,

uena memoria





claros y definidos, nos mostraron un perfil desconocido del "Flaco".
Estos asombrosos "concept cars", junto a las tapas de discos, manuscritos originales, poemas inéditos, guitarras, vestuario, recortes de revistas y fotos de su vida personal y artística formaron parte de la exposición.
Aunque en la superficie de su lírica, no siempre de fácil acceso, no aparecen referencias directas a los autos, sí en cambio se los encuentra tangencialmente, como el chasis del Jeep podrido bajo la lluvia en "La Bengala Perdida", arma criminal que se llevó la vida de Roberto Basile en la popular visitante de Boca, en un duelo contra Racing.
Las remisiones a los viajes, en cambio, fluyen más nítidas. Algunos a escala cósmica como en "A 18 minutos del sol" o en la aventura espacial del Capitán Beto, quien sin brújula y sin radio, tan sólo resguardado por su anillo extraño, se puso al comando de su nave de fibra hecha en Haedo.
A lo largo de su prolífica obra de casi 40 discos con sus bandas (ahora sí eternas) Almendra, Pescado Rabioso, Invisible y Jade y su extensa y última etapa solista, nos dejó un legado musical personal e inconfundible que le agregó identidad y luminosidad a nuestra cultura.
Si desde mi adolescencia tardía, cuando con "Artaud" y "El Jardín de los presentes" inicié mi aproximación al universo "Spinetteano", siento una profunda admiración por su obra, mucho más a partir de encontrar que su sensibilidad artística atravesó la barrera de la música para rozar, aunque de manera lúdica, el diseño de autos. ⌘



40 & 20

Coincidencia o no, en noviembre pasado se cumplieron 40 años de un triunfo muy especial y 20 años de una herida que aún no cicatriza…



Carrera del TC en 25 de Mayo, 29 de octubre de 1972. Un flacucho esmirriado de 21 años, que apenas molesta la balanza, está por largar la carrera número 12 de su breve historial. No tiene más experiencia que esa y algún que otro paseo veloz a bordo del Rambler 660 de su padre, vuelco incluido de por medio. El Torino naranja con la inscripción *Ramallo* en el parabrisas es un noble fierro que aguanta de todo: derrapes, bloqueadas, pasadas de vueltas y banquinazos. ¿Soportará lo

mismo una vez más? El cronograma de la soleada jornada teceísta impone dos series clasificatorias y luego, la gran final a 15 giros. Hay muchos candidatos a la gloria del domingo y no son precisamente improvisados: César Malnatti, Nasif Estéfano, Héctor Gradassi y Miguel De Guidi, este último a bordo del auto más veloz de la categoría, una cupé Dodge que rompe los cronómetros pero carece de confiabilidad. El piloto del Torino Nº 11 termina tercero en su serie. Sabe que cuenta con un buen medio mecánico pero ni siquiera se atreve a pensar en ganar.

Se larga la final. La carrera es una batalla a fondo que se disputan De Guidi y Gradassi. La ruta invita a la velocidad pero no perdona errores. El piloto del Torino naranja intenta una maniobra heroica y en una frenada se tira a pasar a Malnatti y a Gradassi por afuera...Resultado: a la banquina y a remarla desde atrás. Nuevamente comienza a exigir a su máquina y rápidamente asciende en el clasificador. El promedio de vuelta asusta: 192 km/h corriendo sobre un asfalto angosto y algo sucio. De Guidi sigue en punta, persigue el triunfo desde el banderazo inicial. Las radios no detienen ni un momento su relato. Al borde de la ruta, el humo de los asados se mezcla con la tierra que levantan los autos en derrapes controlados que enloquecen al público. Faltan dos vueltas y la Dodge parece inalcanzable. *"Venía remontando después de despistarme hasta alcanzar la posición de escolta. De Guidi era el puntero pero era imposible descontarle los 23 segundos que me llevaba de ventaja"*. La exigencia de la ruta comienza a pasar factura y los fierros claudican ante el esfuerzo. Gradassi queda fuera de carrera por la rotura de un pistón; lo mismo



Juan María Traverso y el Torino nº 11 doblando a fondo en 25 de Mayo



1992. Roberto Mouras con el Chevy nº9 de la última temporada

le sucede a Malnatti. Cuando ya la gente festeja el triunfo del Dodge vehementemente conducido por su piloto, la sorpresa. Un pistón (y van) lo deja fuera de combate y con ello, le regala la gloria a quien viene detrás. *"Yo me entero bien de todo cuando llegué al parque cerrado porque cuando me bajaron la bandera a cuadros todavía no sabía muy bien quién había ganado"*. La imprevista rotura de la Dodge daría paso a lo que fue el primer triunfo de Juan María Traverso en el automovilismo argentino. *"El mejor triunfo de todos"*, de acuerdo con su propio juicio. Aún hoy sonríe cuando recuerda que los periodistas de entonces, sin conocerlo en demasía, lo presentaban como José María Traverso... Luego llegarían 154 triunfos más, seis títulos en el TC, siete en el TC 2000 y tres en el Top Race. Manejó de todo y en todos los ámbitos posibles. Tracción trasera, delantera, tracción integral. Corrió en monopostos, en rally y hasta se dio el gusto de ganar un Desafío de los Valientes. Se retiró el 7 de agosto de 2005 y desde entonces, el automovilismo nacional perdió la magia.

Lobos, 22 de noviembre de 1992

Decimoquinta y anteúltima competencia del año del TC. A favor del espectáculo, el piloto de la cupé Chevy blanquiceleste no escatima acelerador para llevarse la victoria número 50 y quedar a solo siete de Juan Gálvez, el más ganador de la categoría con 56 triunfos y nueve campeonatos argentinos. *"Juan Galvez era mi ídolo de chico, cuando yo todavía soñaba con correr en autos. ¿Quién iba a imagi-*

nar que, en la estadística, El Destino me pondría tan cerca de él?". Ya conoce la gloria de pintar el "1" porque lo hizo, consecutivamente, durante tres temporadas: 1983, 1984 y 1985. Claro que todavía adeuda una materia: salir campeón con Chevrolet, la marca de sus amores. *"En 1976 gané seis carreras consecutivas con la famosa Chevy dorada conocida como 7 de Oro. Sin embargo, aquel año no pude ser campeón".* El reglamento de los años ´80 años favorecía netamente al producto de Chrysler, el cual ofrecía una mecánica confiable y una carrocería apta para transitar velozmente en los circuitos semipermanentes. Pero el desafío seguía latente y, en 1986, volvería a correr con Chevrolet. Eran años difíciles para la marca porque para andar en la punta debían someter a los motores a regímenes muy elevados para obtener la potencia, con lo cual la rotura de los impulsores era moneda corriente. Sin embargo, no era esa la única preocupación. Los autos volaban por sobre el asfalto y la seguridad, casi siempre, era obsoleta por llamarlo de algún modo. Todavía se insistía con gomas sueltas y taludes de tierra para detener vehículos que alcanzaban una velocidad punta de casi 250 km/h...

Luego de ganar la primera serie, el piloto se ilusiona con llevarse la final. No sabe de especulaciones, así que ni bien se larga comienza una dura pelea con el "Chueco" Romero. En los relojes y en el camino, la Chevy delante del Dodge. Así, durante nueve interminables vueltas. Van a ingresar en el giro número diez...*"Luego de doblar en la horquilla, salimos a la ruta 205. Mouras me llevaba unos cincuenta metros de ventaja".* El Chevrolet cruza a fondo por sobre el puente y en ese preciso momento, la cubierta delantera izquierda dice basta. Lo que siguió, es historia conocida...El despiste y el golpe fatal. La inoperancia y lo absurdo de quienes debían velar por la vida de los pilotos, quedarían marcados para siempre en un talud. Muchos dijeron: *"Murió en su ley".* Puede ser cierto. Pero una vida no vale el precio de una entrada, ni una carrera ni un campeonato.

Con la desaparición física de Roberto Mouras, el TC se alejaba lentamente de las rutas y se perdía gran parte de ese ritual único e incomparable de viajar de madrugada, de chicanas, mate y asado. De escapes aullando y autos de costado. La categoría acusó el golpe. La gente siguió acompañando. Pero para algunos, el TC se terminó ese domingo. Roberto Mouras se retiró ganador del circuito terrenal. Pasaron ya veinte años...

Pero, fecha más, fecha menos, por lo visto en los últimos tiempos, a muchos dirigentes que no siempre dirigen con buen criterio todavía les cuesta capitalizar la experiencia de los errores cometidos y de quienes dieron su vida compitiendo en aras de la pasión.⌘



El "Principe" y el 7 de Oro, juntos obtuvieron seis carreras consecutivas en 1976.

La fuerza de un sueño

La ilusión de dos hermanos y el apoyo de toda una familia, fue el motor que convirtió en realidad el deseo del museo propio. En un edificio histórico de la Ciudad de La Plata, se recrea el ambiente ideal para albergar la "Colección Rau", en un marco donde el tiempo se niega a fluir y las vivencias y costumbres de una sociedad añejada parecieran renacer.

Cuando pensamos en La Plata inmediatamente nos llegan las imágenes de su impactante catedral de estilo neogótico, del Pasaje Dardo Rocha, del Palacio Municipal, de la Casa Curuchet, diseñada por el arquitecto suizo Le Corbousier, del Paseo del Bosque y de la impecable y racional diagramación de su trama urbana.

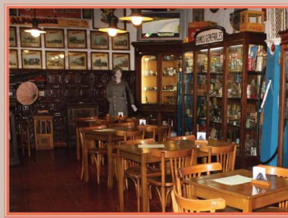
Los futboleros pueden asociarla a la centenaria rivalidad entre "pinchas" y "triperos", que divide por dos a la ciudad de las diagonales. La Plata es, además, cuna de algunos de los más logrados y originales emprendimientos automotrices de las décadas de 1960 y 1970, como lo fueron el anfibio IPAM Leeds, el Andino GT y el Buggie Puelche del prolífico diseñador Luis Varela y el Iguana construido por Garbarini y diseñado por Abel Ceverio, platense por adopción.

Pero desde hace poco más de seis años, darse un paseo por la capital del primer Estado argentino sumó una nueva atracción, en particular para quienes tenemos un sentimiento especial por los autos históricos: el

Nota y fotos: Gustavo Feder



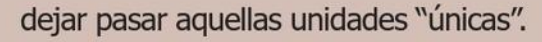
Museo del Automóvil "Colección Rau".
Inaugurado el 4 de marzo de 2006, el museo es fruto de un sueño compartido por los hermanos Jorge y Cecilio Pablo Rau, quienes de niños ingresaron al universo de los autos en un viaje que sólo tuvo boleto de ida. El pasaje del mundo lúdico y de ficción al real, tangible y de escala mayor, no tardó en llegar. Así fue que con solo 18 y 20 años de edad, hicieron realidad el "Sueño motorizado" cuando adquirieron su primer automóvil, un Ford T de 1927.
Fue sólo el inicio. De ahí en más siguió una búsqueda incansable que, además de automóviles, incluyó accesorios, surtidores de combustible, carteles publicitarios de época, latas de lubricantes y demás objetos automovilísticos, los cuales poco a poco fueron dando origen a una colección que comenzó a poblar el fondo de la casa natal. Cuando se hizo evidente que el espacio había quedado chico para atesorar tanto "fierro viejo", comenzó otra búsqueda, la de un lugar adonde guardar y exponer lo que ya se había transformado virtualmente en un museo.
Y así fue que en el año 1984 compraron un edificio que, más allá del lugar físico y material, tenía un valor simbólico e historia propia, ya que había funcionado hasta 1906 como oratorio para los primeros habitantes de la zona. La antigua construcción, inaugurada en 1875, fue sometida a un largo proceso de restauración y acondicionamiento para su nueva función. Al mismo tiempo y sin perder la costumbre de aumentar la colección, se comprando más automóviles tratando de no



Bar “El Gran Premio”



Monoposto Fuerza Limitada de 1942



dejar pasar aquellas unidades “únicas”.
El museo cuenta con 450 m2, de los cuales 50 m2 están ocupados por un patio central totalmente vidriado. El salón expositor alberga un importante acervo de automóviles, motos, bicicletas, carteles enlozados, surtidores a manija y maniquíes que conforman un ambiente único que lo remonta a principio de siglo. En el patio, el aljibe, los maceteros, los adoquines, el desagüe del agua por medio de gárgolas, completan este espacio de relajación absoluta.

Otro atractivo es el taller, donde se recrea un entorno de trabajo de principio de siglo. Fue armado con las herramientas del padre de los fundadores junto con el banco de trabajo y el tablero de prueba de electricidad.

Integran la colección 14 vehículos entre los que se destacan: Ford T Town-Car 1917 (Premiado como vehículo mejor conservado en Autoclásica 2011), Durant D6 1929, Ford A Roadster 1931, Fiat Topolino 1939, Heinkel 1960, Messerschmitt 1960 y otros tres Ford T (Runabout 1917, doble phaeton 1924 y sedán 1925). La última unidad incorporada es un Ford Crown Victoria 1955.

A este valioso parque pronto se le sumarán importantes piezas como un Renault de 1911, un Citroën C6 1930 (doble phaeton, siete asientos), un Peugeot 1917, un Chevrolet 1939 Turismo Carretera que corrió Esteban Sokol, un Cadillac Fleetwood 1960, un camioncito Ford T y un colectivo International de 1939. Todos ellos, actualmente en proceso de restauración.

Una de las gemas más valiosas es un monoposto para Fuerza Limitada, construido en Argentina de forma totalmente artesanal en 1942. Está equipado con un motor Chrysler 1927 de cuatro cilindros en línea. Su primer dueño y piloto fue Adolfo Ruiz, de la localidad de Buchardo, quien se estima que entre los años 1947 y 1948 participó con el número 192 en numerosas competencias de la categoría. También lo condujo en Fuerza Limitada el piloto Beco Salomone. El monoplaza compartió carreras junto a grandes pilotos como Osvaldo Juchet y el subcampeón de Fórmula Uno, José Froilán González.

Para restaurar los vehículos, todo el trabajo de investigación lo realiza Jorge Rau. Muchas piezas chicas las realiza él junto con su gran amigo Américo Di Carlo, un especialista en tornería y matricería. En algunos casos las partes se envían a otra ciudad o provincia en busca de la persona calificada en el tema.



Por ejemplo, para restaurar el Renault 1911 se hizo la carrocería en madera por un ebanista en Rafaela y luego fue enviado a Longchamps, donde Luis Rodriguez Ribeiro se encargó del proceso de puesta en marcha.
El objetivo del museo es brindar a la sociedad objetos que demuestren la verdadera versión de nuestro pasado automovilístico. Son aquellas piezas auténticas que no pueden encontrarse en otros lugares y que fueron acomodadas para tal fin, una a una, en cada centímetro cuadrado de su suelo. En sus instalaciones se experimentan cualidades de objetos bellos, exóticos, primitivos y a veces nunca vistos. Otorga oportunidades de aprendizaje, estimula la imaginación y crea imágenes acerca del pasado de nuestra sociedad.
Uno de los puntos más fuertes radica en que los visitantes pueden aprender adquiriendo experiencias visuales más intensas que las vivenciadas a través de libros.
Además de la especialidad de la casa, los autos históricos, el Museo del Automóvil "Colección Rau" ofrece una Tienda de Regalos donde pueden adquirirse tazas, remeras, llaveros, ceniceros, lapiceras y calcos. Recuerdos que llevan el logo del museo y de diversas marcas de automóviles.
Para reponer energías, luego de empacharnos con una histórica recorrida automovilística, nos espera el Bar-Cafetería "El Gran Premio". Allí, café, gaseosa o trago mediante, podemos elegir de la Carta de Videos, algunos de los 50 títulos para poder disfrutar rodeado de un marco imponente y al mejor estilo "Pulpería" o "Almacén de Ramos Generales".
El museo participa habitualmente en eventos y exposiciones de autos clásicos y antiguos. También lo hace en carreras de regularidad como las organizadas por la AAAS (Asociación Argentina de Automóviles Sport) y el Gran Premio Recoleta – Tigre.
A fines de noviembre de este año, el Consejo Deliberante de La Plata declaró a Jorge Rau Ciudadano Destacado de la Cultura y al museo de Interés Turístico y Cultural. Un justo reconocimiento a este sueño concretado con gran esfuerzo personal y familiar. ⌘

Dónde y cuándo

Dónde: Av. 1 nº 121 entre 34 y 35 La Plata.
Cuándo: Todos los sábados, domingos y feriados de 15 a 20 Hs. Entre febrero y diciembre.
Web: http://www.coleccionrau.com.ar


Fiat Topolino de 1939


Semitapado por un Fairlane, Durant D6 1929

Diesel nacional

El auge de la industria automotriz argentina de comienzos de la década de 1960, fue acompañado por la radicación de un importante grupo de fabricas autopartistas. Una de ellas fue Perkins Argentina, empresa que durante 50 años fue sinónimo de ronroneo diesel bajo el capot de miles de camiones, colectivos y utilitarios nacionales.

Perkins Argentina nació en 1961 como licenciataria de Perkins Ltd. de Peterborough, Inglaterra. Establecida en Ferreyra, Córdoba, comenzó a producir motores diesel para equipar pick ups, camiones y tractores, que en aquellos años empezaban a fabricarse localmente. Esta actividad se constituyó en su negocio principal por más de 40 años, en los cuales fue proveedora de las filiales argentinas de Chrysler y Ford y de los fabricantes nacionales de camiones y utilitarios Grosspal y Ranquel. Otras empresas como GEMA, utilizaron sus impulsores para cosechadoras.

Su mejor momento lo vivió en la década de 1970 y durante 35 años produjo motores diesel en forma ininterrumpida. Sus últimos clientes fueron Peugeot y Fiat. Tras la devaluación en Brasil -cuando cerraron unas 100 autopartistas argentinas-, Perkins se mantuvo en pie con la producción de partes.

En la década de 1990, la casa matriz fue adquirida por el Grupo Caterpillar de EE.UU. A partir de entonces sobrevino un cambio en la estrategia de Perkins en el mundo, el cual incluyó cancelaciones de licencias. Una de las últimas fue la de Pertrak, continuadora de Perkins Argentina (año 2005).

A comienzos de 2000 se redefinió la estrategia para los siguientes 50 años, con nuevos negocios de fabricación de autopartes y con-

juntos para las distintas terminales automotrices de la región. En forma paralela, se diagramó y comenzó a desarrollar la segunda unidad de negocios: la venta y distribución de piezas de motor para reposición. Sólo se comercializaba partes de motores Perkins, luego se sumaron productos de motores multimarca bajo la marca Motorline.

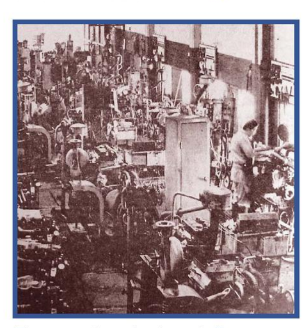
El negocio fue fructífero. Pertrak cerró 2004 con una facturación de US$ 10 millones. A partir de enero de 2006, exportó a Londres 7.000 blocks, para abastecer la línea de motores de tres cilindros de la fábrica inglesa. La factoría de Ferreyra ya había acordado el año anterior la exportación al mismo destino de unos 25.000 cigüeñales anuales. En ambos casos, se trataba de piezas con un grado importante de valor agregado (el precio promedio de un block rondaba los 500 dólares), cuya fabricación exigió inversiones por 2 millones de pesos en nuevas maquinarias y 50 nuevos puestos de trabajo.

En la nueva etapa, la firma se conformó alrededor de tres unidades de negocios: motores (que hasta 2008 se mantenía en 1.500 unidades anuales); repuestos y autopartes. La crisis del agro en 2008 y la caída en la demanda de vehículos interna y externa en 2009, con una profunda baja en los pedidos de motores, profundizó el cambio. Según explicó Manouk Manoukian, accionista y director de Pertrak, *"Hace tiempo que la producción de motores había dejado de ser la actividad principal de la empresa; el cambio lo generó el mercado, los pedidos eran cada vez más chicos y había alcanzado un nivel de actividad insostenible"*. En el marco de estos cambios, la compañía se convirtió en una "exitosa" proveedora de la industria automotriz. La firma incorporó a su actividad el mecanizado de piezas para la pick up Volkswagen Amarok y la producción de partes para los modelos Peugeot 307, Citroën C4, Fiat Siena, Ford Cargo y la línea Iveco. A esto le sumó la producción que ya realizaba para Scania y Perkins de Inglaterra.

2010: fin de la fabricación de motores, nuevos negocios.

A mediados de 2010, Pertrak cerró su línea de producción de motores. Con ella se terminó la historia de la última fábrica independiente –que no pertenece a ninguna terminal automotriz– en el territorio nacional. La empresa anunció a la Bolsa de Comercio de Buenos Aires que, tras una evaluación integral de la compañía y de la viabilidad de sus unidades de negocio, el directorio tomó la decisión de cerrar su línea de fabricación de motores.

Casi medio de siglo de producción, dejó una herencia de más de 200.000 propulsores diesel, muchos de ellos, todavía ronronean en nuestros caminos. ⌘



Tiempos mejores. La planta de Ferreyra en plena producción a fines de 1971.

4ª EXPOSICIÓN DE AUTOS ARGENTINOS DE TODAS LAS ÉPOCAS FRANCISCO ÁLVAREZ 2013

Clásicos
+
Históricos
+
Réplicas



Fuera de serie
+
Prototipos
+
Motos

14 Abril 2013

J. Miró y Ruta 5 (Ex Ruta 7) Francisco Álvarez . Moreno
(Al lado del Club de Campo "La Tradición")

Organizan:



Francisco Álvarez



